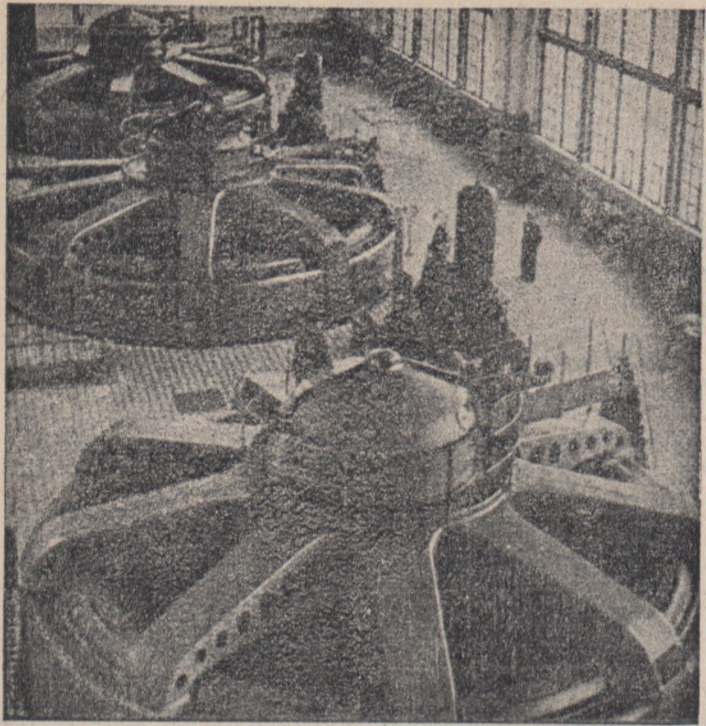
SKRZYDŁA i MOTOR

tygodnik młodzieży lotniczej

ROK V NR 49 (233)

28 LISTOPADA – 5 GRUDNIA 1950





WSPANIAŁY ROZWÓJ ZSRR GWARANCJĄ POKOJU ŚWIATOWEGO

87% WZROSTU PRODUKCJI ENERGII ELEKTRYCZNEJ

„Produkcja energii elektrycznej w ostatnim roku pięciolatki miała się zwiększyć w porównaniu z okresem przedwojennym o 70 procent. W rzeczywistości jednak produkcja ta wzrosła o 87 procent. Na obszarach, które ucierpiały wskutek wojny, gdzie elektrownie zostały całkowicie zburzone, moc tych elektrowni i produkcja prądu elektrycznego przekroczyły obecnie poziom przedwojenny".

(Wyjątek z referatu M. A. Bulganina, Wygłoszonego na posiedzeniu Rady Moskiewskiej poświęconym uczczeniu 33 rocznicy Wielkiej Rewolucji Październikowej).

PRAWDZIWI LUDZIE WALCZĄ O POKÓJ

SPOTKANIE Z ALEKSYM MARESJEWEM

Nie ma wśród Was chyba takiego, który nie czytałby pięknej powieści znanego radzieckiego pisarza Borysa Polewoja pt. „Opowieść o prawdziwym człowieku". Każdy chyba pamięta tę prawdziwą opowieść o radzieckim człowieku, słynnym lotniku, Bohaterze Związku Radzieckiego, Aleksym Maresjewie. Z jego życia i pracy czerpiecie wzory na swej drodze do zaszczytnego zawodu lotnika Polski Ludowej. Wielu z Was marzyło i marzy o tym, aby móc zobaczyć Maresjewa. Szczęśliwcami byli Wasi warszawscy koledzy, którzy w czasie obrad II Światowego Kongresu Obrońców Pokoju mieli możność zobaczyć Maresjewa, czy nawet zdobyć jego autograf.

Bohaterski lotnik w przerwach pomiędzy obradami Kongresu, odwiedził podchorążych OSL-u, kadetów Szkoły im. Gen. Świerczewskiego oraz brał udział w manifestacji pokojowej na rynku mariensztackim, przemawiając do dwudziestotysięcznej rzeszy młodzieży warszawskiej.

Do Maresjewa napłynęło w czasie trwania Kongresu setki listów od młodzieży z całej Polski, które wyrażały radość i dumę z jego pobytu w Polsce oraz uczestnictwa w obradach II Światowego Kongresu Obrońców Pokoju.

„Drogi Towarzyszu Maresiew! — pisze spadochroniarka ze Szczecina Regina Bielawska — Polska Ludowa wywalczona przez Was i wielu Wam podobnych bohaterów, udostępniła nam to, czego nie osiągnęlibyśmy w przedwojennej Polsce obszarników i kapitalistów. Szkolenie lotnicze jest u nas całkowicie bezpłatne i dostępne dla każdego.

Dziś, gdy cały świat, za wyjątkiem garstki podżegaczy wojennych pragnie pokoju — chcę tym listem powiedzieć Wam, że oddam wszystkie swe siły walce o pokój. Ja nie chcę wojny. Przeżyłam sześć lat męki, które nie mogą się powtórzyć. Mam 20 lat, chcę uczyć się i pracować dla socjalizmu. I wierzę, że Kraj, który ma takich synów jak Wy, potrafi utrzymać pokój na świecie".

Zarząd Główny Ligi Lotniczej wyrażając wolę i uczucia młodzieży lotniczej, pilotów i wszystkich członków Ligi postanowił złożyć wizytę bohaterskiemu lotnikowi, by przekazać mu gorące pozdrowienia od polskiej braci lotniczej. Wierzcie mi, że nie bardzo się to udawało. Aleksy Maresjew był „rozchwytywany" i trudno było właśnie ustalić godzinę przyjęcia. Aż wreszcie...

* * *

Kongres się skończył. Pomimo słoty — dżdżystej, mglistej pogody miasto tętniło ruchem. Odświętnie przybrana Warszawa — laureat honorowej nagrody

Aleksy Maresjew opowiada delegatom na Kongres Obrońców Pokoju swoje przeżycia
Foto: WAF



pokoju żyła jeszcze Kongresem.

Po błyszczącej od deszczu i śliskiej jezdni Marszałkowskiej zdążaliśmy samochodem za jadącym przed nami zielono-żółtym autobusem.

— Tam jest Maresjew.

Mijamy Ogród Saski. Autobus skręca w trasę W—Z.

Jesteśmy na Pradze — zgrzytają hamulce. Delegacja radziecka wysiada przed Pomnikiem Polsko - Radzieckiego Braterstwa Broni. W zamglonym świetle latarni widzimy Maresjewa — niesie wieniec, obok niego sławny pisarz Fadiejew, twórca „Młodej Gwardii".

Delegacja radziecka wyjeżdża dziś w nocy — przed wyjazdem składa wieniec, czcząc jednominutową ciszą tych, co zginęli „Za Naszą i Waszą Wolność".

Wracamy. Jedziemy uparcie za autobusem, który tym razem wybrał inną drogę, jadąc z powrotem przez Most Poniatowskiego.

* * *

„Pamiętam doskonale, jak patrząc wprost na mnie swym okiem żywym, czarnym, cygańskim, w którym nieugaszona czupurność chłopięca kojarzyła się dziwnie ze znużoną mądrością człowieka doświadczonego i nie szczędzonego przez życie, powiedział z uśmiechem:

— Litości! Słowo daję, że ledwie włóczę nogami!"

Przypomniał mi się właśnie ten fragment z książki, kiedy Maresjew ogarnął naszą delegację okiem w chwili, gdy prosiliśmy o chwilę rozmowy.

Spod ciemnych włosów patrzyły na nas mądre, piwne oczy i jak gdyby zdawały się mówić — przecież wiecie, że jestem zmęczony.

Ale nie odmówił. Przywitał się z nami serdecznie i zaprosił do siebie.

Sekretarz Zarządu Głównego Ligi Lotniczej powitał bohaterskiego lotnika w imieniu członków Ligi Lotniczej, wręczając Maresjewowi upominki w postaci modelu radzieckiego samolotu odrzutowego wykonanego z plexi oraz album z fotografiami z II Światowego Kongresu Obrońców Pokoju w Warszawie.

* * *

Słynny lotnik w czasie przyjacielskiej pogawędki oświadczył: „Sam stawiałem swe pierwsze kroki na drodze do lotnictwa w aeroklubie i bardzo żałuję, że czas nie pozwolił odwiedzić mi żadnego z Waszych aeroklubów. Ale — dodaje po chwili — nie ostatni raz chyba jestem u Was, bardzo mi się w Polsce podoba. Chciałbym spotkać się z Waszymi lotnikami sportowymi — zobaczyć jak latają".

Podczas, kiedy Maresjew z zainteresowaniem oglądał zdjęcia, przyglądałem się z ciekawością temu niezwykłemu człowiekowi.

Starałem się doszukać w nim tych cech niezwykłości, starałem się znaleć to, co było tak bohaterskie, a zdawałoby się niektórym — nadludzkie.

Tkwiła w tym człowieku siła woli — z całej postaci przebijała młodzieńcza energia — zapał, ufność w życie. Kiedy w błyskawicznym tempie przebiegałem myślą całe jego dotychczasowe życie — jakże dobrze Wam wszystkim znane — jego pracę i walkę w służbie socjalistycznej ojczyzny, zdawało mi się przez moment, że to chyba nie ten sam Maresjew — nie ten z książki Polewoja. Wyglądał tak prosto, nie było w jego wyglądzie nic z bohatera.

Maresjew otrzymał numery SiM-u i „Skrzydlatej" — oglądał umieszczone w nich fotografie i opisy jego życia i pracy.

Myślicie, że zauważyłem na jego twarzy jakiekolwiek oznaki dumy? — Nie. Przeciwnie, twarz jego wyrażała jakby zakłopotanie.

— Jestem człowiekiem radzieckim, jakich są miliony! — rzekł.

Tak jest, Maresjew, to jeden z milionów ludzi radzieckich, którzy zawsze gdy zajdzie potrzeba — gotowi są stać się bohaterami, radzieckich ludzi, którzy są wierną ostoją światowego frontu pokoju.

„Budując nasze ludowe lotnictwo, bierzemy przykład z Was i Waszych radzieckich towarzyszy" — powiedział na zakończenie krótkiego spotkania Sekretarz Zarządu Głównego LL do bohaterskiego lotnika.

— „Życzę Wam wiele sukcesów w tej pracy. Zostawiam adres. Napiszcie do mnie — postaram się do Was przyjechać — pozdrówcie jeszcze raz polskich lotników" — powiedział Maresjew na pożegnanie.

Uścisnęliśmy sobie dłonie.

Niezapomniane spotkanie! **(kon)**



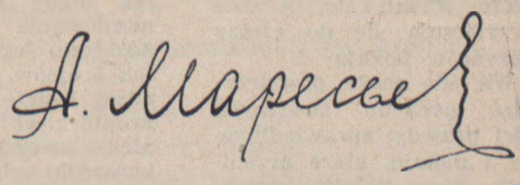
„Pozdrówcie jeszcze raz polskich lotników" — powiedział Maresjew delegatom Ligi Lotniczej
Foto: WAF

Aleksy Maresjew do członków LL

„Do Polski Ludowej przybyłem po raz pierwszy i chcę skorzystać z tej okazji, aby przekazać gorące i serdeczne pozdrowienia wszystkim członkom i pilotom Ligi Lotniczej w Polsce. Z całego serca życzę im najlepszych sukcesów w pracy nad rozkwitem Polski Ludowej.

Brałem udział w pracach II Światowego Kongresu Obrońców Pokoju, gdzie przekonałem się głęboko, że narody wszystkich krajów pragną pokoju. To gorące pragnienie pokoju i przyjaźni pomiędzy narodami na całym świecie zwycięży wojnę".

Z przyjacielskim pozdrowieniem



Delegat Afryki Południowej — Geo - Ale Thomas w przyjacielskiej rozmowie z Maresjewem
Foto: WAF







DELEGACI NA KONGRES OBROŃCÓW POKOJU — MÓWILI:

Przewodniczący Biura Światowej Rady Pokoju znakomity uczony francuski PROF. FRYDERYK JOLIOT - CURIE, powiedział między innymi w swym przemówieniu:

„Zarządzenia władz angielskich, które brutalnie uniemożliwiły urządzenie w Wielkiej Brytanii II Światowego Kongresu Obrońców Pokoju, wzbudziły zdumienie i oburzenie na całym świecie i wywołały skutek sprzeczny z zamiarami tych, którzy je sprowokowali, jak i tych, którzy je wydali. Chcąc zdławić głos pokoju, pobudzili oni energię bojowników o pokój i otworzyli oczy ludziom, którzy wczoraj jeszcze wahali się, a dziś przyłączają się do rzeszy obrońców pokoju

Nic nie może powstrzymać pochodu twórczych idei prawdy, sprawiedliwości i pokoju, które przenikają przez wszelkie granice i rozpowszechniają się na całym świecie".

Niezatarte wrażenie wywarło na delegatach na Kongres przemówienie delegatki walczącej Korei — Pan Den - ai Powiedziała ona w piątym dniu obrad Kongresu m in.:

„Samoloty amerykańskie pod osłoną zbezczeszczonej flagi ONZ niszczą domy mieszkalne, mordują ludność cywilną, znoszą z powierzchni ziemi szkoły, teatry, celowo rzucają bomby na szpitale i pociągi sanitarne, ostrzeliwują i bombardują pola i zabijają pracujących na nich ludzi.

Niechaj pamiętają kolonizatorzy amerykańscy, że naród koreański nigdy nie przebaczy krwawych okrucieństw dokonanych w Korei, nigdy nie przebaczy mordowania narodu koreańskiego, jego dzieci, matek i ojców. Naród koreański będzie do ostatniej kropli krwi bronić każdej piędzi swej ziemi. Naród koreański osiągnie wolność, niezależność i zjednoczenie swej ziemi. Pokój zwycięży wojnę!"

Delegacja młodzieży polskiej, przybyła na salę obrad Kongresu, entuzjastycznie manifestuje na cześć uczestników Kongresu Foto: WAF (3)



LOTNICY NA CZEŚĆ WIELKIEGO KONGRESU

Tysiącami zobowiązań produkcyjnych, podejmowanych przez załogi robotnicze fabryk całego kraju uczciły polskie masy pracujące II Światowy Kongres Obrońców Pokoju, który odbył się w Warszawie w dniach od 16 do 22 listopada.

Zobowiązania te oraz zaciągane masowo „Warty Pokoju" są protestem polskiej klasy robotniczej przeciwko szykanom imperialistów angielskich, którzy uniemożliwili odbycie się Kongresu w Sheffield w Anglii, są przejawem niezłomnej woli pokoju, pobudzającej świat pracy naszego kraju do wzmożenia produkcji, są najlepszym wyrazem serdecznych uczuć polskich robotników dla posłów pokoju — delegatów na Kongres z 81 krajów całego świata.

Na cześć Kongresu napłynęły liczne zobowiązania również od ludzi naszego ludowego lotnictwa: od modelarzy, szybowników, pilotów silnikowych, instruktorów i pracowników Ligi Lotniczej.

Cecząc II Światowy Kongres Obrońców Pokoju i pragnąc zaakcentować swój wkład do walki o pokój, **pracownicy Zarządu Okręgu Wojewódzkiego LL w Szczecinie zobowiązali się przepracować do końca 1950 r. 200 godzin poza zajęciami służbowymi.**

Na cześć Kongresu **członkowie modelarni lotniczej im. Cz. Tańskiego przy Szkole Podstawowej Nr 19 w Szczecinie założyli dwa Zespoły Sześciolatki Małego Lotnictwa. Modelarze Zespołów w liczbie 12-tu osób postanowili m. in. w ramach długofalowego zobowiązania:**

do dnia 31 grudnia br. ukończyć kurs modelarski I stopnia przez wykonanie modeli szkolnych według programu; w dniach od 1 stycznia do 30 czerwca 1951 roku odbyć przeszkolenie wg obowiązującego programu na kursie modelarskim II stopnia; wziąć czynny udział w mających się odbyć w styczniu 1951 r. zimowych zawodach modelarskich w Szczecinie oraz latem — w okręgowych zawodach modelarskich; w okresie letnim 1951 roku zaatakować rekordy Polski w kategorii modeli szkolnych; zorganizować przynajmniej 2 wystawy modelarskie; pomagać kolegom i doszkalać ich w czasie zajęć w modelarni, wzorując się na przodujących modelarzach radzieckich; od 1 stycznia 1951 r. założyć kółko korespondentów SiM u i kolektywnie zaprenumerować SiM; wstąpić zespołowo do ZMP i stale pogłębiać zasób swych wiadomości politycznych w myśl ideologii ZMP; do lipca 1951 r. zorganizować kilka pokazów modelarskich w fabrykach szczecińskich; przy każdej sposobności propagować lotnictwo Polski Ludowej i Ligę Lotniczą.

Przystępując do realizacji zadań planu 6-letniego w lotnictwie, **członkowie modelarni LL Nr. 617 w Olkuszu utworzyli zespół Sześciolatki Małego Lotnictwa, w skład którego weszli wszyscy członkowie Koła LL Nr 13. Na cześć II Światowego Kongresu Obrońców Pokoju — Zespół zobowiązał się do końca czerwca 1951 r:**

nawiązać łączność z modelarzami ZSRR i w oparciu o ich doświadczenia prowadzić pracę w modelarni; zorganizować kursy modelarskie dla juniorów i amatorów. Na kursach tych przeszkolić 40 juniorów i 15 amatorów modelarstwa lotniczego; zwerbować do Koła LL 80 członków; wybudować 60 modeli latających różnych typów; wprowadzić do swej pracy socjalistyczną dyscyplinę; wygłaszać pogadanki lotnicze w Państwowych Gospodarstwach Rolnych; zorganizować 2 pokazy lotów modeli latających, zorganizować wystawę modeli latających; nawiązać współpracę z czasopismami lotniczymi; zorganizować i udzielić pomocy modelarni wiejskiej; regularnie nadsyłać sprawozdania o realizacji zobowiązań do Okręgu LL w Krakowie.

Organizując na terenie modelarni zespół 6-latki, modelarze olkuscy wezwali wszystkie modelarnie Okręgu Krakowskiego LL i innych Okręgów do podejmowania podobnych zobowiązań.

Na wiecu zorganizowanym przez Koło ZMP przy Zarządzie LL i Aeroklubie LL w Częstochowie **członkowie Koła, ZMP, piloci modelarze i kadra pracowników LL postanowili dla uczczenia Kongresu Pokoju: uaktywnić zaniedbane dotychczas na terenie miasta i powiatu Koła LL; własnymi siłami wykonać prace porządkowe na terenie lotniska Aeroklubu; podnieść poziom swego uświadomienia ideologicznego.**

Uczestnicy Kursu Instruktorskiego w Centrum Wyszkolenia Lotniczego LL, witając serdecznie i pozdrawiając delegatów na Kongres, uchwalili rezolucję, w której potępiają rząd brytyjski, który uniemożliwił zorganizowanie II Światowego Kongresu Obrońców Pokoju w Sheffield i solidaryzują się z milionami ludzi pracy na świecie pragnących pokoju.

Rezolucję podpisało 47 osób.

Wyrazy potępienia dla imperialistycznego rządu Anglii za uniemożliwienie odbycia się Kongresu w Sheffield płyną również z Bydgoszczy. **Pracownicy Zarządu Bydgoskiego Okręgu LL uchwalili rezolucję, w której z radością witają delegatów na Kongres i solidaryzują się z jego postanowieniami. Doceniając wielkie znaczenie obrad Kongresu dla sprawy pokoju, pracownicy Zarządu Bydgoskiego Okręgu LL zobowiązali się wzmóc tempo swej pracy dla lotnictwa Ludowej Polski.**

Rezolucję podpisało 20 osób.

Całkowita solidarność ze Światowym Obozem Pokoju, entuzjastyczne lotnicze zobowiązania na cześć Wielkiego Kongresu — to jasna, zdecydowana odpowiedź, jakiej udzielili ludzie naszego ludowego lotnictwa imperialistycznym mordercom ludów Korei, Vietnamu, Indonezji i innych prześladowanych i uciskanych narodów świata

Jest to świadoma odpowiedź ludzi, którzy razem z bohaterską polską klasą robotniczą czynem, codzienną uczciwą i wytężoną pracą dokumentują nierozerwalną łączność i przyjaźń ze swymi białymi, żółtymi i czarnymi braćmi na całym świecie, pragnącymi pokoju i walczącymi w imię pokoju.

J. Z.



CHCESZ ZOSTAĆ LOTNIKIEM?

Jeśli chcesz zostać lotnikiem — zgłoś się do najbliższego Zarządu Powiatowego (lub Miejskiego) Związku Młodzieży Polskiej!

ZMP SKIERUJE CIĘ NA KURS PILOTAŻU W LIDZE LOTNICZEJ

Pamiętaj, że najkrótsza droga do DO OFICERSKIEJ SZKOŁY LOTNICZEJ prowadzi PRZEZ LIGĘ LOTNICZĄ!

Podania o przyjęcie na szkolenie lotnicze należy składać do Powiatowych Zarządów ZMP. Do podania należy załączyć następujące dokumenty:

1. **Własnoręcznie napisany życiorys.**
2. **Opinia partii, ZMP, ZHP lub innej organizacji (w zalakowanej kopercie).**
3. **Metryka urodzenia lub uwierzytelniony odpis.**
4. **Swiadectwo szkolne lub uwierzytelniony odpis.**
5. **Zaświadczenie posiadania obywatelstwa polskiego lub zaświadczenie, że kandydat stara się o takowe.**
6. **Zaświadczenie o niekaralności.**
7. **Zaświadczenie lekarskie z zakładu pracy lub szkoły o stanie zdrowia.**

Kandydaci na szkolenie lotnicze w pilotażu silnikowym winni odpowiadać następującym warunkom:

1. **Wiek: od 17 — 22 lat włącznie.**
2. **Obywatelstwo polskie.**
3. **Stan wolny (kawaler).**
4. **Wykształcenie: minimum mała matura lub 9 klas szkoły podstawowej albo równorzędnej szkoły zawodowej.**

Kandydaci na szkolenie w pilotażu szybowcowym winni odpowiadać następującym warunkom:

1. **Wiek: od 15 — 18 lat włącznie.**
2. **Wykształcenie: 7 klas Szkoły Podstawowej lub równorzędne.**
3. **Zezwolenie rodziców, o ile kandydat liczy mniej, niż 18 lat.**

PRZODOWNICY PRACY, MŁODZI BUDOWNICZOWIE SOCJALIZMU — W SZEREGI LIGI LOTNICZEJ!



Komunikacja lotnicza zyskuje coraz większą popularność wśród obywateli Związku Radzieckiego. Wspaniale rozwinięta sieć połączeń powietrznych między wszystkimi ośrodkami ZSRR gwarantuje szybki i w pełni bezpieczny transport podróżnych. Na zdjęciu: robotnicy fabryk moskiewskich wraz z rodzinami wracają samolotem z domów wczasowych na Krymie, gdzie spędzili tygodnie urlopu.

Z ŻYCIA RADZIECKIEGO
DOSAW

Młodzież Magnitogorska wykazuje duże zainteresowanie spadochroniarstwem. Czyniąc zadość życzeniom chłopców i dziewcząt, miejski komitet DOSAW-u stworzył szeroką sieć kół spadochroniarskich. Uczestniczy w nich wielu uczniów szkół średnich i technicznych, robotników i urzędników. Kółka prowadzą społeczni instruktorzy, rekrutujący się przeważnie ze zdemobilizowanych pilotów.

Po przejściu programu teoretycznego członkowie kółek przystąpili do skoków z wieży, która znajduje się na stadionie „Budowniczy". Wieżę tę zbudowali własnymi siłami członkowie DOSAW-u.

Pierwsze skoki pomyślnie wykonały: felczerki Ł. Niedlidowa, O. Bakłanowa, siostry N. Naumowa, R. Jasińskaja i inne.

*

Wytężona praca trwa obecnie w Aeroklubie w Charkowie. Piloci-kursanci kończą właśnie ostatnie ćwiczenia kursu przysposobienia lotniczego i przygotowują się do zdawania egzaminów. W tym samym czasie technicy i mechanicy wiele sił poświęcają pracy zawodowej.

*

W przeddzień dwudziestej rocznicy istnienia masowego sportu spadochronowego w ZSRR, Wszechzwiązkowy Komitet do spraw kultury fizycznej i sportu przy Radzie Ministrów ZSRR przyznał zaszczytne tytuły mistrzów sportu ZSRR grupie sportowców spadochroniarzy, aktywnie pracujących w DOSAW-ie. W ich liczbie znajduje się jeden z najstarszych wiekiem spadochroniarzy Aleksy Biełousow, który swój pierwszy skok wykonał w 1932 roku, mając lat 40 i uprawia dotychczas sport spadochroniarski.

Tytuł mistrzów sportu ZSRR przyznano ponadto: kierownikowi służby spadochronowej jednej z powietrznych baz ochrony lasów Pawłowi Istominowi, który zajmuje się spadochroniarstwem od 1936 roku i dokonał 268 skoków; pracownikom Aeroklubu DOSAW-u, zajmującym się kształceniem kadr sportowców - spadochroniarzy: dowódcy drużyny spadochronowej Ałma-Atyńskiego aeroklubu Hermanowi Łamakinowi, Wasylowi Makarenko, dowódcy drużyny spadochronowej saratowskiego aeroklubu, Wiktorowi Truszininowi — lotnikowi — instruktorowi astrachańskiego aeroklubu i innym. **R. F.**

41 SAMOLOTÓW

Kpt. GWARDII W. I. POPKOWA

(3)

opracował **KAZIMIERZ GOŹDZIEWSKI**

Gwardyjski lotniczy pułk myśliwski, w którym odbywał swą służbę Popkow, otoczony był już nimbem sławnych czynów. Witalij uczył się wieczorami jego historii.

W pułku byli sami chłopcy młodzi, pełni życia, wiary i miłości ojczyzny.

Walki swoje z hitlerowcami rozpoczął pułk na granicy, prowadził je na przedpolach Moskwy, bronił samej Moskwy. Za tę obronę otrzymał nazwę gwardyjskiego; do tej pory na rachunku pułku zapisanych już było 110 zestrzelonych samolotów niemieckich. Do historii pułku wpisane były walki: „7 przeciwko 29. Zestrzelono 6, straty własne 0“, „5 przeciwko 30. Zestrzelono 5, straty własne 0“. W pułku przechowywano emblematy zestrzelonych samolotów przeciwnika...

Żyło w pułku nieśmiertelne imię porucznika Kowaca. Przykrywał on szturmowce i sam prowadził nierówną walkę. Kowac zginął, szturmowce jednak wypełniły zadanie, nie tracąc ani jednego samolotu. O bohaterskim czynie Kowaca wydano na zachodnim froncie specjalny rozkaz i postać tego człowieka jak gdyby nieustannie towarzyszyła walkom, które prowadził pułk lotniczy.

I tę właśnie postać wchłonęła młodzieńcza dusza Witalija jak życiodajny promień.

Witalij Popkow chciwie wchłaniał jego doświadczenia.

Pierwszego lotnika faszystowskiego zestrzelił z odległości 20 metrów. Było to w maju 1942 roku nad miastem Chołm. W strasznym napięciu psychicznym tych kilku sekund, w których zestrzelił Witalij niemiecki bombowiec, żyła energia radzieckiego manewru — to, czego się już nauczył.

Wszystkich nowicjuszy w pułku wprowadzał do walki major Wasylij Zajcew. Nie był jeszcze wtedy dowódcą pułku, charakter jednak tego bojowego lotnika odbijał się w stylu walki całego pułku. Atak Zajcewa był zawsze wcieleniem energii. Taką była i cała natura tego żwawego, zawsze ruchliwego człowieka. Witalij obserwował każdy ruch Zajcewa w walce.

W ten sposób zespół pułku, cały gwardyjski pułk kształtował w Witaliju jego własne oblicze, jego indywidualność.

Niewidocznie przeciągały bojowe szlaki radzieckich sił powietrznych. I po tych drogach szedł Witalij Popkow: Chołm — Rżew — Stalingrad — Biełgorad.

Tam, na tych drogach wyrósł na komunistę, zmężniał, z młodego chłopca zmienił się w dorosłego mężczyznę, z szeregowego lotnika — w znanego w całym pułku mistrza walki grupowej. Walczył nie tylko z samolotami, ale i z hitlerowskimi czołgami i armatami.

Mechanik wyrysował na burcie samolotu Witalija



kolejną gwiazdkę i ze spokojem komentował ten wypadek:

— Rozwaliliśmy, znaczy ósmego... Kto następny?

*

Z każdym nowym krokiem, przybliżającym zwycięstwo, otwierała się wielkość stalinowskiego planu strategicznego. Zwycięstwo stalinowskiego geniuszu żyło w bohaterskich czynach całej Armii Radzieckiej, oddzielnych frontów i pułków, w bohaterskich czynach każdego żołnierza. Musiało tak być, bowiem plan stalinowski przepoił cały naród, armię, duszę radzieckiego człowieka, walczącego ze swym śmiertelnym wrogiem. Radziecki człowiek bronił ukochanej Ojczyzny, bronił wielkiej sprawy — komunizmu.

Bohaterski plan rodził bohaterów.

U podstaw stalinowskiego planu leżała nowa, radziecka nauka wojenna, stworzona przez Stalina i nauka ta wychowywała niezrównanych mistrzów walk, budziła w nich talenty, wyłuskiwała najbardziej szlachetne i wielkie cechy charakterów.

Taka oto była siła stalinowskiego planu.

Armia Radziecka gromiła wroga, rozbijała go, oczyszczała rodzinny kraj, szła ku zwycięstwu

Kurski Łuk.

Ziemia jęczała pod ciężarem czołgów i armat. Historia nie znała jeszcze wypadku użycia tak kolosalnej ilości stali, jak w Kurskim Łuku. Niebo było wypełnione łunami pożarów. Zdawało się że nie ma końca lecącym ze wschodu i odwrotnie.

Wielka bitwa.

...Izium — Barwenkowo. Lipiec 1943 roku. Rejon wsi Dołginskaja.

Był wczesny ranek. Słońce jeszcze nie wzeszło, ale już kipiała walka. Dowódca eskadry, chorąży Witalij Popkow, zjawił się ze swoją dziesiątką myśliwców nad polem walki, aby przykryć zmagające się z nieprzyjacielem wojska radzieckie.

Niemcy nie zjawiali się jeszcze w powietrzu.

Nagle mignęła zdala para „Messerschmittów“ i znikła.

Radiostacja podała meldunek o nadciągającym przeciwniku. Zjawili się Niemcy. Szli w zwartym szyku. Ciemnozielona chmura samolotów nadciągała z południowego-zachodu. Lał się na ziemię gęsty warkot. Były to bombowce. Wyraźnie już było widać ich ciemną masę.

Szły w kilku zespołach na wysokości 3000 m.

Było ich około 300 samolotów.

„Heinkel-111“ prowadził tę groźną armadę.

W tej chwili ukazało się słońce—jaskrawe, nie okopcone jeszcze walką. Witalij Popkow poprowadził do ataku swą dziesiątkę myśliwców. Dziesięć przeciwko trzystu. Niemcy byli wyżej o jakieś tysiąc metrów: pozycja wygodna dla faszystów i nie wygodna dla radzieckich pilotów. Nagle dziesięć myśliwców wystrzeliło w górę. Atakowały od przodu, od dołu; Witalij przyjął na siebie czołowego „Heinkla“.

Cześć i chwała bohaterom nie znającym co to lęk.

Wzięli się w armadę jak dziesięć ognistych strzał i przeszyli ją głęboko. Atak wydawał się tak niewiarogodnym, że początkowo wróg niczego nie mógł zrozumieć. Załoga czołowego „Heinkla“ wyskoczyła z podziurawionej ogniem maszyny i trafiła do nowej wstęgi ognia. Obok zaczął się walić na ziemię „Heinkel“, potem trzeci.

Szyk został zgnieciony. Niemcy gorączkowo zrzucali bomby, miotali się w powietrzu, część samolotów próbowała naprawić szyk, zaatakowana jednak od nowa — zawróciła z powrotem.

To był piewszy zespół. Za nim szedł drugi — „Junkersy — 87“.

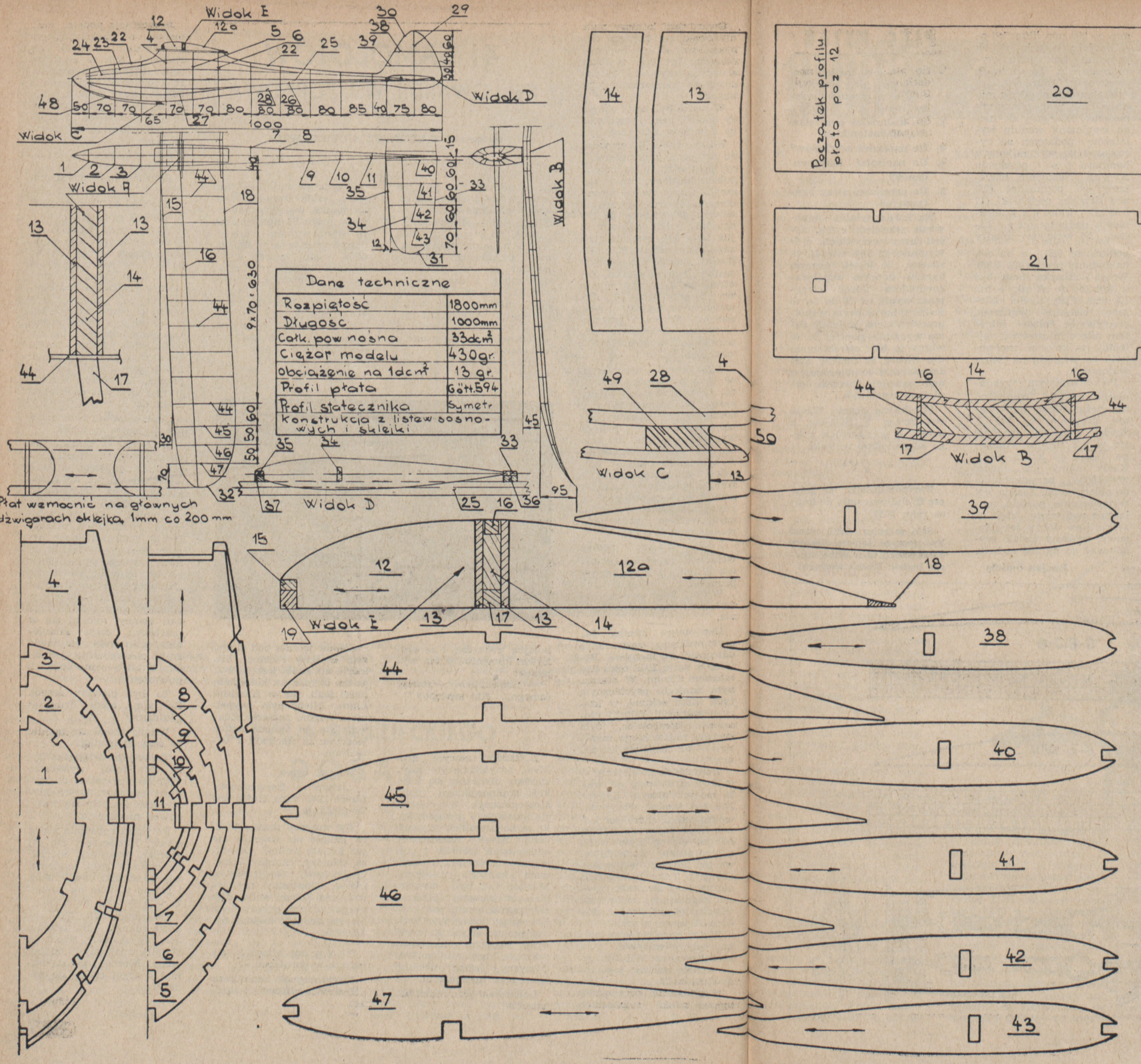
Witalij rzucił się na nie ze swą dziesiątką.

Teraz jego dziesiątka była na dużej wysokości. Wkrótce przyszły do pomocy oddziały innych myśliwców. Zjawiły się i myśliwce niemieckie.

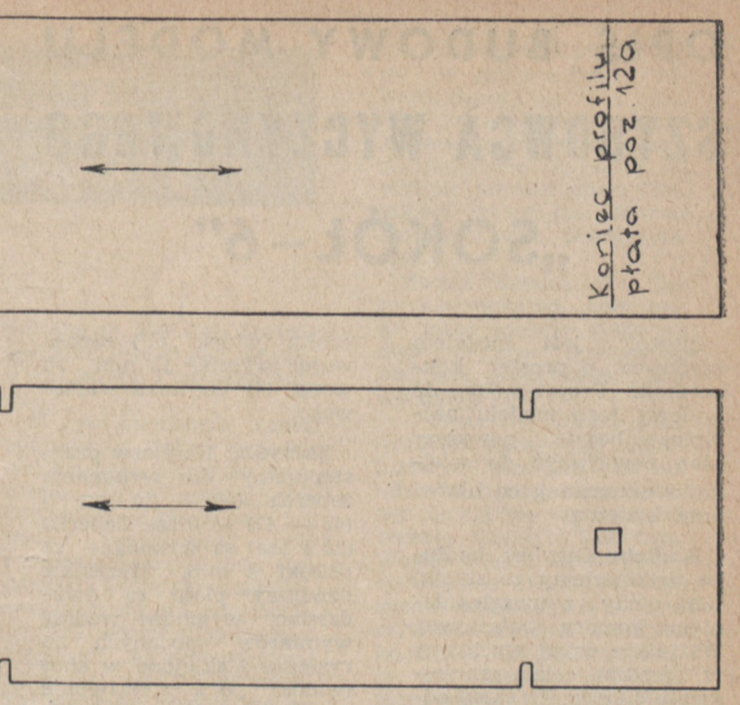
Potyczka rozwijała się w bitwę. Rozszerzały się jej granice, powstały oddzielne ogniska boju: nadeszła najstraszliwsza chwila walk i równa atakom na bagnety tam w dole, na ziemi.

Dziesiątka Witalija Popkowa mknęła do przodu. Jak błyskawicę wiódł ją Witalij, spokojny i opanowany. Niczego nie zapomniał z tego, czego się nauczył.

(cdn)



Dane techniczne	
Rozpiętość	1800mm
Długość	1000mm
Całk. pow nośna	33dcm²
Ciężar modelu	430gr.
Obciążenie na 1dcm²	13 gr.
Profil płata	Gött.594
Profil statecznika	Symetr.
Konstrukcja z listew sosnowych i sklejki	



Poz.	Wyszczególnienie	Wymiary	Materiał	Szt
50	Płoza	4x3x27	Sosna	1
49	Hak startowy	7x4x27	"	1
48	Podkładka	15x5x4	Sosna	1
44÷47	żeberka płata	1mm	Sklejka	26
40÷43	" st. poziom	1mm	"	8
38÷39	żeberka st. pionow.	1mm	Sklejka	2
37	Podkładka	5x4x20	Sosna	1
36	Podkładka	6x4x10	"	1
35	Dźwigar czołowy	3x5x400	"	1
34	" główny	3x7x460	"	1
33	Dźwigar tylni st. poż.	2x6x400	Sosna	1
31÷32	Łuk końcowy	2,5x2,5	Bambus	4
30	Łuk stat pionowego	2,5x2,5	Bambus	1
29	Podłużnica główna	3x7x170	Sosna	1
25	" główna	3x7x1000	"	2
23,24 26,27	" pomocnicza	2x2	"	8
22,28	Podłużn dolna i górna	4x4x1000	Sosna	2
20,21	Płytka dolna i górna	40x3x193	Sklejka	2
19	Podkładka	5x5x40	Sosna	1
18	Dźwigar tylni	3x7x900	"	2
17	" główny	5x5x900	"	2
16	" pomocn.	4x4x900	"	2
15	Dźwigar czołowy	3x5x900	Sosna	2
14	Wkładka	5mm	Olsza	1
13	Nakładka	2mm	Sklejka	2
12,12a	Żeberko płata	3mm	"	1
4÷6	Wręg	2mm	"	3
2÷3 7÷11	Wręg	1mm	"	7
1	Czoło kadłuba	65x35x50	Sklejka	1

	Data	Podpis
Konstr.	15.8.48	[signature]
Kreślił	1.10.48	[signature]
Podziałka:		

Model szybowca wyczynowego konstrukcji Śmieji Łuciana

SŁ-6 Sokół

OPIS BUDOWY MODELU SZYBOWCA WYCZYNOWEGO „SOKÓŁ–6"

„Sokół" jest modelem szybowca o prostej konstrukcji. Przystępując do budowy tego modelu najlepiej będzie powyższy plan powiększyć do wielkości naturalnej, co ułatwi nam budowę.

Kadłub: Grzybek kadłuba wykonujemy ze sklejki lub olchy z uwzględnieniem komory balastowej. Wszystkie wręgi wycinamy w środku, celem zmniejszenia ciężaru (to samo odnosi się do wszystkich żeberek). Wręgi ,nr. nr. 4, 5. 6) są wycięte ze sklejki 3 mm. Po przymocowaniu do grzybka podłużnic (25) wklejamy po kolei wręgi (od 2 do 11). Podłużnica górna (22) jest dwudzielna (przednia i tylna wygięta nad płomieniem), obie części wpuszczone są w płytkę (21) w miejsca oznaczone na rysunku. Podłużnice pomocnicze (23 i 27) są krótsze i schodzą się z podłużnicami (24 i 26). Płozę należy wykonać według rysunku (widok „C") zachowując wymiar 13 mm od wręgi (4) do haka startowego.

Skrzydła: Najpierw przystępujemy do wykonania żeberek (44) — 20 szt. i (45 — 47) — 6 szt. Żeberka (12 i 12a) są wykonane ze sklejki 3 mm. Wszystkie dźwigary płata są dwudzielne, wyginane według wymiarów podanych na rysunku i sklejone w skos (widok „B"). Następnie na dźwigar (17) nakładamy żeberka, a na nie nakładamy dźwigar pomocniczy (16). W miejsce sklejania dźwigarów wkładamy wkładkę 14 (widok „B"). Całość oklejamy sklejką 2 mm (13), widok „A i E"). Na płytkę (20) naklejamy spojone uprzednio już dźwigary, a następnie wklejamy podkładkę (19) w miejsce zaznaczone na rysunku, na to nakładamy profil (12 i 12a, widok „E"), dla wzmocnienia dźwigarów naklejamy sklejkę 0.8 mm co 200 mm licząc od osi kadłuba (widok jak na rysunku). Łuki płata wykonujemy z bambusu o przekroju 2,5 x 2,5 mm.

Stateczniki: najpierw musimy wykonać statecznik poziomy. Dźwigary do niego wyginamy według wymiarów podanych na rysunku. Łuki wykonujemy z bambusu o przekroju 2,5 x 2,5. Następnie naklejamy na podłużnicę (25) pod dźwigar podkładki (37 i 36 „D"), które dla wzmocnienia owijamy nicią. Listwę (29) wklejamy między podłużnice (25), a na nią nakładamy profile (39 i 38). Wręgi i żeberka mogą być wykonane ze sklejki 1 lub 1,5 mm. Cały model oklejamy cienkim papierem, pokrywając całość lakierem nitrocelulozowym, najlepiej w kolorze czerwonym ze względu na dobrą widoczność.

Po całkowitym wykończeniu modelu sprawdzamy ciężar. Model musi ważyć przynajmniej 400 g. Środek ciężkości znajduje się w 1/3 profilu s'odmego, licząc od końca płata. Kiedy mamy już model wyważony, przystępujemy do oblatywania. Zasadą jest wypuszczanie modelu wyłącznie pod wiatr. Jeżeli uzyskaliśmy dobry lot ślizgowy, możemy śmiało wyholować go na 100 m holu.

Łucjan Śmieja

PIĘĆ PYTAŃ

1. Ile planów modeli nadesłałeś do redakcji SiM-u w ciągu bieżącego roku?

2. Ile nadesłałeś pomysłów racjonalizatorskich?

3. Ile napisałeś artykułów?

4. Ile napisałeś korespondencji?

5. Ile przesłałeś uwag krytycznych?

Na każde pytanie odpowiedz właściwą cyfrą. Jeżeli suma wszystkich cyfr wyniesie 25 lub więcej, to znaczy, że jesteś naszym bardzo dobrym współpracownikiem. Jeżeli otrzymasz wynik od 20 do 24, to jesteś tylko dobrym współpracownikiem, a jeżeli suma wypadnie poniżej 20, to winno to być ostrzeżeniem dla Ciebie, że jeszcze niedostatecznie współpracujesz nad rozwojem Twojego lotniczego tygodnika.

Spróbujcie ocenić Waszą współpracę z SiM-em, a potem — wyciągnijcie z tego odpowiednie wnioski.

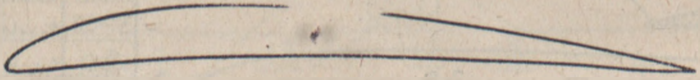
* * *

Przypominamy, że jeszcze 25 dni pozostało do końca roku 1950.

SiM w roku 1951 musi być jeszcze lepszy, jeszcze ciekawszy i to w dużej mierze będzie Waszą zasługą!

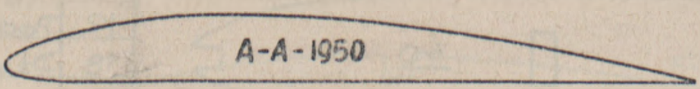
CIEKAWOSTKI MODELARSKIE

Ostatnio opublikowano w prasie zagranicznej ulepszone profile do modeli latających. Pierwszy to profil wklęsły cienki, ulepszony G-5-P dla gumówek i modeli silnikowych, a drugi to ścieniony Clark Y — profil „uniwersalny". Do profilów tych załączone są tabelki ze współrzędnymi geometrycznymi.



G-610-B

%	0	1.25	5	10	15	20	30	40	50	60	70	80	90	100
y'	1.0	2.7	4.0	6.7	8.0	9.0	9.8	9.8	9.1	7.7	6.3	4.3	2.3	0.0
y²	1.0	0	0.1	0.7	1.1	1.5	1.9	2.0	1.9	1.6	1.2	0.7	0.1	0.0



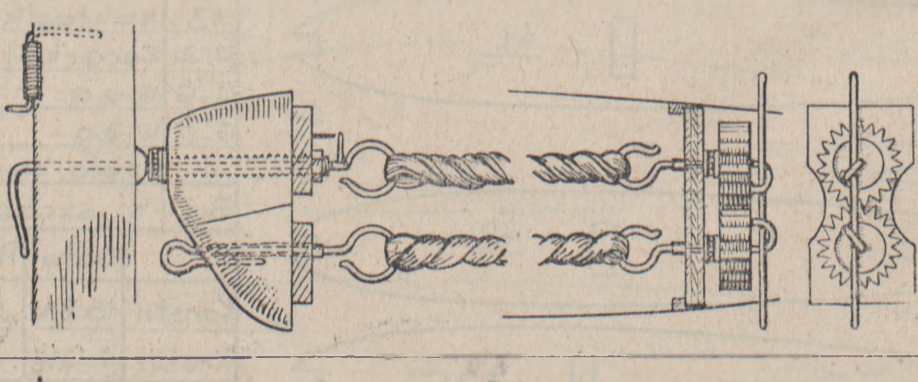
A-A-1950

%	0	1.25	5	10	15	20	30	40	50	60	70	80	90	100
y'	2.4	4.0	6.0	7.3	8.3	9.0	9.8	10.0	9.5	8.3	6.7	4.8	2.6	0
y²	2.4	1.1	0.3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

* * *

Celem zwiększenia czasu lotu modeli z napędem gumowym stosuje się często przekładnie zębate. Na załączonym rysunku podano tak zwaną przekładnię tylną. To znaczy, że dwa koła zębate o jednakowej ilości zębów pracują w tylnej części kadłuba.

Mimo iż urządzenie to jest dawno znane i stosowane, zamieszczamy je jako informację dla kolegi **Janusza Pasowskiego z Poznania**, który prosił o ten rysunek.



18.000 m na fali

15) **JANUSZ PRZYMANOWSKI**

Z głośnika odezwał się młody, wzruszony głos:

— Ja „Halniak"! Stokrotne dzięki. Przelot na fali niemożliwy. Nie starczy mi tlenu i jestem bardzo wyczerpany lotem wysokościowym. Powiedzcie kto mówi. Ja „Halniak"! Odbiór...

Małychin uśmiechnął się.

— Ja aeroklub Fieodosja! Mówi instruktor I polskiego pułku myśliwskiego „Warszawa". Trzymajcie się na żaglu. Podam wam nowe butle i pastylki w taminowe. Słuchajcie komunikatu meteo...

*

O godzinie szóstej po południu z lotniska aeroklubu w Fieodosji wystartował zgrabny dwumiejscowy śmigłowiec pilotowany przez Małychina.

Grupa pilotów radzieckiego aeroklubu z zapartym tchem śledziła przez lornetki jak śmigłowiec powisł nad szybowcem, wyrównał z nim szybkość i powoli począł opuszczać na lince jakiś przedmiot.

Linka wygięła się lekko i chwiała zdmuchiwana szybkością i strumieniem powietrza od wirnika. Zachodziła obawa, że stalowa, niewielka ale ciężka butla uderzy w kabinę i uszkodzi szkło. Obserwujący z ulgą odetchnęli, gdy zobaczyli, jak ręka pilota schwyciła butlę i przez niewielki odwietrznik wciągnęła ją do środka.

Ta sama operacja została powtórzona jeszcze dwukrotnie.

Jedynie wyjątkowy spokój, opanowanie i wysoka technika pilotażu obu pilotów umożliwiła jej wykonanie.

Gdy śmigłowiec wylądował na lotnisku, Małychina okrążyli piloci i przy akompaniamencie zgodnego „Hurra" poczęli podrzucać w powietrze.

*

Czarek powoli rozmieszczał podane przez Małychina butle. Odkręcił stare i ułożył je w jedynym wolnym miejscu z prawej strony siedzenia. Ułożył, podłączył nowe i wypróbował ich działanie. Potem dopiero rozwinął ostatnią paczuszkę. Oprócz witaminowych pastylek, były w niej świeże pomarańcze i cytryny oraz karteczka:

„Zwycięstwo nie przychodzi samo — trzeba o nie walczyć".

Janek uśmiechnął się. Tak, mają rację. Będzie o nie walczył, ile tylko sił starczy. Trzeba teraz spokojnie wyczekać do chwili, w której nadejdą zapowiedziane warunki meteo.

*

Gdy w zapadającym zmierzchu poszarzały kontury miasta i dróg, a na lotnisku aeroklubu zapalono światła rozpoznawcze z literą T na wypadek konieczności lądowania, wiatr zmienił kierunek na północno-zachodni.

Czarek przeszedł na południowe zbocza gór. U ich stóp pobłyskiwało leciutko morze w świetle wschodzącego księżyca.



Wiatr rósł i wzmagał się z minuty na minutę i „Halniak" puchł nad górami. O godzinie 20.17 na wysokości 1700 metrów nawiązał pierwszy kontakt z falą. O godzinie 21.08 osiągnął wysokość 8100 m i przesławszy przez radio pozdrowienie aeroklubowi w Fieodosji i osobiście Małychinowi, zdecydował pójść na przelot.

„Halniak" przeciął ukośnie półwysep Krymski i nad przylądkiem Tarchankut wyszedł na morze lecąc w kierunku Odessy, od której dzieliło go 200 km. Dwieście kilometrów nad burzliwymi falami Czarnego Morza.

W tym momencie Janek spojrzał na lśniące w świetle księżyca skrzydła szybowca. Ich idealnie gładka powierzchnia błyszczała jak lustro. Przypomniał sobie rozmowę, którą w dniu rozpoczęcia szlifu skrzydeł prowadził ze swymi przyjaciółmi. Jak wówczas powiedział Zbyszek? Aż się wzdrygnął od samej myśli i uśmiechnął się, taka wydała mu się głupia i bezsensowna.

ROZDZIAŁ XII

Niezwykłe zebranie

— Powierzchnia skrzydeł na szybowcu o profilu laminarnym powinna być idealnie gładka. Drobne nierówności, wielkości 0,1 mm powodują bardzo poważny spadek doskonałości i zdecydowanie psują szybowiec. Co dopiero, gdybyśmy sobie wyobrazili na chwilę, że ktoś przetrze skrzydło szklistym papierem — słowa Białaka wymawiane głośno, wyraźnie i dobitnie padały w ciszę sali konferencyjnej NIS-u wypełnionej po brzegi zdumionymi i zaskoczonymi słuchaczami.

Po południu 23 sierpnia, w tym czasie, gdy Janek Czarek żaglował na „Halniaku" nad górami pod Fieodosją, dyrektor Szarski wezwał inżynierów, techników i całą załogę warsztatów na zebranie produkcyjne. W sali nie brakło nikogo. Sądzili, że będą omawiać zagadnienia związane z jesienym okresem pracy. A tymczasem dyrektor na wstępie udzielił głosu Białakowi, który tak dziwnie rozpoczął swe przemówienie.

Twarz Białaka była jak zwykle spokojna, może tylko nieco głębsze stały się dwie pionowe zmarszczki biegnące przez czoło. Mówił dalej.

— Jesteście, koledzy i towarzysze zaskoczeni moimi dziwnymi słowami, ale też i dziwne, bardzo dziwne rzeczy dzieją się ostatnio na terenie naszego Instytutu. Wiecie dobrze, że pierwszy egzemplarz „Halniaka" nie spełnił pokładanych w tym szybowcu nadziei — na szybkości 150 km/godz pojawiły się drgania. W dniu pierwszego oblatania „Halniaka" inżynier Luciec, który dopiero dziś pierwszy dzień mógł przyjść do pracy, uległ nieszczęśliwemu wypadkowi.

Oczy zgromadzonych na sali zwróciły się w kierunku konstruktora „Halniaka", który siedział koło okna, nieco na uboczu w głębokim, skórzanym fotelu.

— O tym wszystkim wiecie od dawna. Ale pewne „szczegóły" nie są wam jeszcze wiadome — głos Białaka stwardniał i stał się ostry. — Otóż w dniu oblatania pierwszego „Halniaka" z biura konstrukcyjnego zniknęła teczka Nr 4, zawierająca obliczenia wytrzymałościowe szybowca, a nieznany sprawca zluzował śruby kierownicy wozu inż. Lućca, co stało się bezpośrednią przyczyną wypadku. To jeszcze nie wszystko. W nocy z 21 na 22 bezpośrednio przed startem pilota Czarka na „Halniaku" również „nieznani sprawcy" wdarli się do hangaru i posmarowali skrzydła szybowca tym oto płynem — Białak podniósł w górę maleńką buteleczkę.

— Krople tego płynu rozlane na podłodze hangaru zostały poddane analizie chemicznej. Analiza wykazała, że w ciągu 48 godz. skrzydło szybowca posmarowane nim nie tylko traci gładką powierzchnię, ale przeżarte włókna drewna stają się znacznie mniej wytrzymałe i szybowiec jeśli znajduje się w powietrzu może ulec katastrofie.

Hanka usłyszawszy ostatnie słowa Białasa poczuła jak serce zamiera jej w piersi. „Przecież Janek..." przemknęło jej przez myśl.

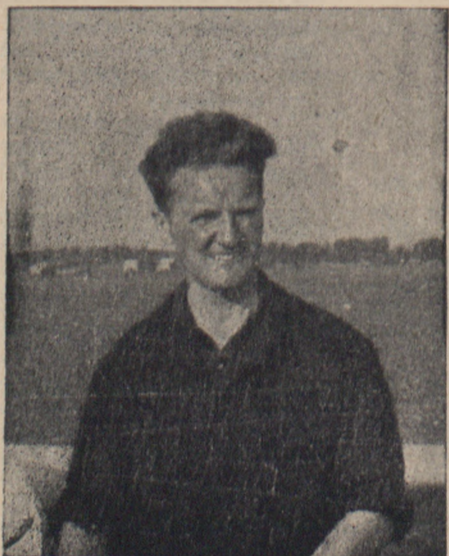
(d.c.n.)



Pil. Irena Kempówna — osiągnęła na obozie wyczynowym w Jeżowie wraz z pasażerką Lucyną Wlazło wysokość absolutną 7 200 m i przewyższenie 5 200 m



Pil. Jerzy Adamek — osiągnął wysokość absolutną 7 000 m i przewyższenie 5 400 m. Wynikiem tym zdobył złote „D"ż Na dole: pil. Jerzy Przyjemski — osiągnął wysokość abs. 5 200 m i przewyższenie 3 450 m. Wyniki uzyskane na obozie w Jeżowie.



AEROKLUBY

39) (kon)

RACJONALIZATORZY MAJĄ GŁOS

Pomysł kolegi Ostrowskiego dotyczący usprawnienia pracy na starcie zamieszczony w nr. 41 (225) SiM-u spotkał się z szerokim oddźwiękiem wśród pilotów szybowcowych aeroklubów. Oto co pisze kol. Malinowska Gabriela z Pabianic, uczestniczka IV turnusu Żeńskiej Szkoły Szybowcowej:

„Mając na uwadze projekt kol. Ostrowskiego pragnę zaznaczyć, że stosowany on był już przez IV turnus żeński od dnia 15 sierpnia z tą tylko różnicą, że sztafety, z wyjątkiem ostatniej tzn. na miejscu lądowania składały się z trzech osób. Jak przewiduje kol. Ostrowski, projekt ten okazał się w praktyce dobrym, gdyż szybowce były dostarczane na start szybko, wszystkie koleżanki nie męczyły się (co jest ważne przed lotem) i każda miała zajęcie, które pozwalało jej swobodnie obserwować loty innych.

Od siebie mam jednak prośbę, a mianowicie: czy moglibyście podać, gdzie wyżej podany system transportu był stosowany? Proszę również o datę nadesłania w/w projektu do redakcji przez kol. Orłowskiego".

Jak widać kol. Malinowska potwierdziła słuszność usprawnienia pracy na starcie kol. Ostrowskiego. Nie wątpimy, że pomysł ten zostanie jeszcze przez innych kolegów znacznie ulepszony. Dla zaspokojenia zaś ciekawości kol. Malinowskiej odpowiadamy, że projekt nadesłany został przed 15 sierpnia br. do redakcji i był stosowany jeszcze w maju i czerwcu przez uczniów w jednej ze szkół szybowcowych na Pomorzu Zachodnim.

TU MÓWI SZCZECIN

Teraz oddajemy głos korespondentom klubowym. Kilka wiadomości o pracy Szczecińskiego ALL w minionym sezonie podał pil. Antoni Rozpara. Oto one:

Rok 1950 jako rok szkolenia odbił się szerokim echem w sercach braci lotniczej. Słyszy się wiele ciekawych wiadomości o pracy poszczególnych klubów i szkół Ligi Lotniczej, o wspaniałych wyczynach, rekordach, współzawodnictwie międzyklubowym, wreszcie o wykonaniu planu lotów.

Odnośnie tego ostatniego pragnę i ja powiedzieć coś o Szczecińskim Aeroklubie, o którym w prasie lotniczej dotychczas niewiele się pisało.

Na pozór zdawałoby się, że klub się jeszcze nie zbudził z zimowej drzemki, albo też szykuje się do drugiej. Ale tak nie jest. Świadczą o tym fakty naszych dotychczasowych, co prawda skromnych osiągnięć.

W przyszłym roku wydajność naszej pracy będzie o wiele większa — musi być większa.

Rok bieżący w Szczecińskim ALL był rokiem przełomowym. Rok ten pozwoli nam dojść do poważniejszych osiągnięć w następnym sezonie.

Brak pilotów żaglowych i wyczynowych, niedysponowanie samochodem do rozwinięcia startów, brak stałego instruktora i mechanika, wpłynęło na niewykorzystanie dni lotnych. Obecnie wszystkie te bolączki zostały usunięte. Pozostaje jeszcze kwestia stałego instruktora silnikowego, którego w przyszłym sezonie mamy nadzieję otrzymać.

Poniżej podaję dane wykonania rocznego planu lotów Sekcji Szybowcowej na rok 1950.

Do końca października br. plan godzin lotów szybowcowych wykonano w 263%; przelotów w 230%, przewyższeń ponad 1 000 m w 170%. Poza tym kilku pilotów uzyskało kat. „D", kilkunastu uzyskało III stopień wyszkolenia szybowcowego, przeszło praktyczny kurs wyszkolenia spadochronowego I stopnia i kurs spadochronowy praktyczny II stopnia. Oprócz tego przeszkolono pilotów szybowcowych w lotach ciągnionych za samolotem i pilotów silnikowych w holowaniu szybowców za samolotem.

Nadmienić przy tym trzeba powstanie 2 Eskadr Sześciolatki i Koła ZMP, które bierze czynny udział w pracy nad podnoszeniem poziomu wiadomości politycznych i fachowo-lotniczych pilotów. Popularyzuje między innymi wśród młodzieży robotniczej i chłopskiej Aeroklubu Robotniczego przy Stoczni Szczecińskiej i w Kołach Ligi Lotniczej modelarstwo, szybownictwo, pilotaż silnikowy oraz spadochroniarstwo.

Hasłem naszym jest — maksymalny wysiłek w naszej pracy nad utrwaleniem światowego pokoju i realizacją Wielkiego Planu Sześcioletniego. W ten sposób dajemy odpowiedź imperialistom amerykańskim, sprawcom przelanej krwi w Korei i podżegaczom do nowej wojny.

Antoni Rozpara — Szczeciński ALL

KURS MECHANIKÓW AEROKLUBÓW LIGI LOTNICZEJ

W dniach od 28.11 — 22.12.50 r. odbędzie się kurs mechaników lotniczych Aeroklubów LL. Program Kursu przewiduje oprócz zajęć teoretycznych poważną ilość czasu na zajęcia praktyczne, pracę przy sprzęcie. Celem kursu jest dalsze pogłębienie wiadomości teoretycznych i praktycznych mechaników lotniczych. Poważny nacisk kierownictwa kursu idzie w kierunku pogłębienia umiejętności fachowych mechanika przy eksploatacji sprzętu z praktycznym instruktażem sposobów wykrywania i usuwania defektów samolotu. Odpowiednio przygotowany program zajęć politycznych przyczyni się w poważnym stopniu do dalszego wzrostu świadomości politycznej naszej kadry technicznej.

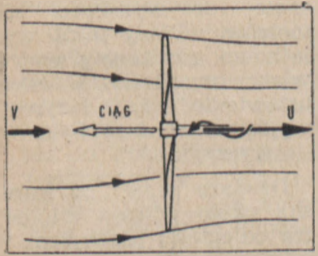
AB

JESZCZE O ŚMIGŁACH

inż. ZDZISŁAW BRODZKI

Śmigło lotnicze — to tylko jedno z wielu zastosowań tego rodzaju konstrukcji. Dla rozważenia różnicy zastosowań śmigła, rozpatrzmy jak oddziaływuje ono przy różnych prędkościach na otaczające je powietrze.

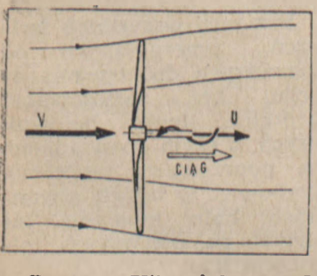
W zwykłym śmigle ciągnącym na samolocie — strumień powietrza przepływa przez powierzchnię zataczaną przez śmigło prędzej, niż samolot leci. Strumień ten zwęzi się, jak to widać na rysunku 1.



Rys. 1. Prędkość powietrza otaczającego. „V" mniejsza od prędkości „U" przez powierzchnię zataczaną

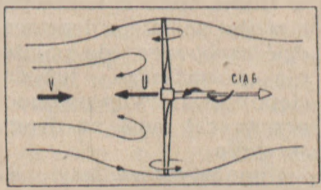
Siła ciągu działa pod prąd powietrza — ciągnąc samolot. Co się stanie, gdy powietrze przepływać będzie przez śmigło wolniej, niż samolot leci?

Strumień powietrza spęcznieje, pogrubi się za śmigłem. Ciąg działa w kierunku prądu powietrza. To śmigło nie ciągnie samolotu, lecz jeszcze hamuje — będzie ono wiatrakiem. Zjawisko będzie takie samo, jak gdyby ktoś biegł, trzymając śmigiełko na patyku.



Rys. 2. „V" większe od „U". Ciąg hamuje — wiatrak.

Co się stanie, gdyby śmigło zatrzymało się i zaczęło się kręcić w przeciwną stronę? Byłoby to tak samo, jak gdyby ktoś biegł z dmuchającym ku przodowi wentylatorem. Powietrze otaczające śmigło czy wentylator przepływałoby w jedną stroną, a przez powierzchnię zataczaną przeciwnie — powstałby rodzaj wiru. Takie zjawisko zachodzi w wolno opadającym śmigłowcu (rys. 3.).



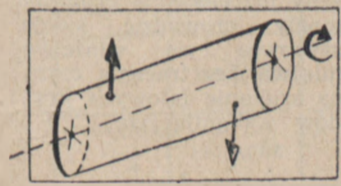
Rys. 3. „V" — prędkość powietrza przeciwna do „U" prędkości przez śmigło. Śmigłowiec.

Jak widzimy nasze śmigło lotnicze, a właściwie jego trochę inny braciszek, jest śmigłem nośnym śmigłowca; może ono również ustawione pod wiatr, być wiatrakiem poruszającym jakiś mechanizm. Śmigło w samolocie przeważnie bywa ciągnące, to znaczy, że kadłub czy gondola silnikowa znajdują się z tyłu za nim. Oczywiście jeżeli silnik ma dużą średnicę, część śmigła w jej zasięgu nie pracuje należycie, a ciąg dają głównie końce łopatek. Śmigło umieszczone za silnikiem tak jak w „Pegazie", nazywamy śmigłem cisnącym. Jego praca jednak i oddziaływanie na powietrze jest takie samo.

Które śmigło jest lepsze, trudno powiedzieć, o wyborze decydują względy konstrukcyjne. Częściej stosowane jest śmigło ciągnące z tego względu, że jak wiemy, środek ciężkości samolotu powinien leżeć bliżej krawędzi natarcia płata, a przy cisnącym (popychającym) byłby z tym kłopot. Poza tym śmigło z przodu daje prostszą konstrukcję i łatwiejszy dostęp do śmigła i silnika. W „Pegazie" silnik „Gad" zapuszcza się przez pociągnięcie linki okręconej wokół koła zamachowego. Układ śmigła cisnącego często jest stosowany w wodnopłatowcach.

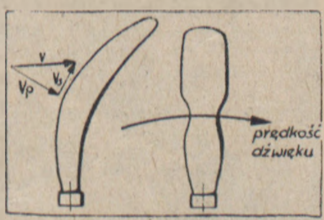
W pracy śmigła bardzo ważne jest wyważenie, to znaczy tak dokładne wykonanie śmigła, aby łopatki nie tylko miały wymiary takie same, ale i ciężar jednakowy — inaczej powstała siła odśrodkowa jednej łopatki nie równoważyłaby się z przeciwległą i szarpałaby osią śmigła. Śmigło musi być wyważone statycznie, to znaczy umieszczone na poziomej osi powinno w każdym położeniu stać nieruchomo.

Gdyby jedna z łopatek była cięższa, opadłaby zaraz na dół. Dla uniknięcia tarcia oś śmigła oparta jest na dwóch poziomych wałkach, osadzona jest w specjalnych łożyskach dających jak najmniejsze tarcie.



Rys. 4. Walec niewyważony dynamicznie.

Gdy okaże się, że jedna z łopatek jest cięższa, trzeba z niej zestrugać trochę materiału, lecz tak, aby ją jak najmniej zdeformować.



Rys. 5. „Pokrzywione" śmigła szybkościowe.

W wypadku duralowego śmigła wierci się czasami blisko piasty otwór i wprawia kołek ołowiany (ołów jest cięższy od duralu) i tak uzyskuje równowagę.

Ale to jest jeszcze nie wszystko — przyjrzyjmy się walcowi na rysunku 4. Jest on w równowadze statycznej. W każdym położeniu (przekręceniu) względem osi będzie on w równowadze statycznej. Jednak dwa równoważące się ciężarki są umieszczone symetrycznie względem osi, ale jeden przy jednym końcu, drugi przy drugim. Co się stanie przy nadaniu walcowi dużych obrotów? Siły odśrodkowe będą równe lecz odległe od siebie, będą powodować drganie całego walca. Będzie równowaga statyczna (w spokoju) lecz nie będzie równowagi dynamicznej (w ruchu).

Jeżeli łożysko na jednym końcu osi walca zawiesimy na sprężynkach, to możemy tak przesuwać ciężarki na walcu, aby po nadaniu obrotów nie powstało drganie osi walca. W podobny sposób możemy wyważać śmigło, dbając aby wyważający ciężarek czy zestruganie było wykonane bliżej przodu lub tyłu. Jednak wymiar śmigła w kierunku osi jest niewielki w porównaniu do promienia, tak że wyważenie dynamiczne na ogół pomijamy.

Muszą jednak być wyważane elementy długie jak np. wał wykorbiony silnika lotniczego.

Coraz większa prędkość samolotów o napędzie śmigłowym układ silnika tłokowego ze śmigłem lub turbiny spalinowej ze śmigłem zmusza nas do przekroczenia przez łopatkę śmigła prędkości dźwięku lub „oszukania" jej w jakiś sposób, aby uniknąć „bariery dźwięku", prędkości, przy której jak wiemy opór gwałtownie wzrasta.

Jakie musi być to śmigło? A więc buduje się śmigła o bardzo cienkich profilach i szerokich łopatkach, a przy tym tak mocnych, aby utrzymały duże siły potrzebne dla uzyskania olbrzymiego ciągu. Często daje się aż do 6 łopatek, a nawet dwa przeciwbieżne śmigła mają ich po cztery. Robiono również próby ze skośnymi łopatkami w kształcie sierpa, gdyż wtedy prędkość rozkłada się na składową prostopadłą i równoległą do profilu, co widzimy na rysunku.

Znane próbne śmigło miało przeważnie taką szyjkę w tym miejscu, gdzie zachodzi prędkość dźwiękowa. Wewnętrzna część pracuje przy prędkości poddźwiękowej, zewnętrzna na naddźwiękowej (rys. 5).

Fachowcy nie wróżą sukcesów tym próbom ze względu na komplikację wykonania takich „pokrzywionych" śmigieł. Najwięcej stosuje się obecnie łopatki szerokie, prostokątne o ściętym końcu i bardzo cienkie, których grubość ma zejść do 2—3% (śmigła — żyletki).

AŻ NADSZEDŁ WRESZCIE DZIEŃ...

TADEUSZ REJNIAK

Powyższe słowa kończyły mój pierwszy reportaż z Szybowcowego Obozu Wyczynowego w Jeżowie, w którym zapowiadałem Czytelnikom SiM-u opisanie wrażeń z naszego pierwszego dnia wyczynowo-lotnego. Miałem wtedy na myśli dzień 11 listopada, w którym po raz pierwszy dmuchnął nam halniak i w którym uzyskaliśmy dwa pierwsze przewyższenia powyżej 3 000 m.

W międzyczasie jednak warunki meteorologiczne nadal nam sprzyjały, co w konsekwencji przyniosło obozowi dalsze piękne wyczyny, opowiem więc Czytelnikom kolejno o nastrojach i przebiegu takiej pełnej mobilizacji sił w atakach na falę, opisując ciekawsze fragmenty tych ataków.

Zaczyna się zwykle od tego, że pobierany co wieczór komunikat z obserwatorium meteorologicznego na Śnieżce, przynosi elektryzującą wiadomość o wzmagającym się wietrze z kierunków południowych. Wiadomość taka jest przysłowiowym kijem wetkniętym w mrowisko jeżeli mrowiskiem nazwać zespół uczestników obozu. Kto żyw wybiega wtedy na dwór i z nosem zadartym ku górze wypatruje niezmordowanie wśród ciemności wieczoru pierwszych oznak powstającej fali. A kiedy się zdarzy, że takie oznaki w postaci wydłużonej na kształt cygara chmury utwierdzają jeszcze nasze nadzieje na emocjonujące loty wysokościowe dnia następnego wtedy już „pogotowie bojowe" ogarnia wszystkich na całego. Dyskusjom i wnioskom wysuwanym z kształtu chmury, z siły wiatru, z jego mniejszego lub większego odchylenia wschodniego, czy zachodniego — nie ma końca. Zapamiętali „szybownicie", których serca niepoprawnie tęsknią do szlachetnego wyczynu sportowego, myślami są już tam w górze, na tysiącach metrów ponad ziemią i nie jest wtedy łatwo ściągnąć ich z tych wyżyn do przyziemnych łóżek na nocny spoczynek.

Za to z pobudką dnia lotnego nie ma najmniejszych kłopotów. Zaledwie ustępuje zmierzch nocy, jeleniogórskie lotnisko tętni już pełnym życiem. Wyhangarowanie szybowców, nagrzanie i wyhamowanie silników samolotów holujących odbywa się w rekordowym czasie i wkrótce potym pierwszy samolot z szybowcem na holu idzie w powietrze na sondę warunków. Lot taki ma na celu spenetrowanie obszarów najkorzystniejszych wznoszeń i możliwości najniższego wyczepienia się szybowca do lotu wolnego, żeby już następne maszyny mogły prowadzić swoje szybowce we właściwe miejsca, bez tracenia czasu na szukanie falowych prądów wstępujących.

* * *

Dnia tego na mnie wypadła kolejność pierwszego startu. Na osłoniętym wzgórzami lotnisku wiatr był umiarkowany, toteż pilotowany przez instr. Urbanowicza „CSS-13" z moją „Muchą" na ogonie, gładko oderwał się od ziemi. Ale już po nabraniu kilkunastometrowej wysokości zaczął się piekielny taniec. Gwałtowne porywy wiatru podrzucały nas jak piłkę ku górze, to znów dusiły nieopanowanie do ziemi. Turbulencja była potworna. Samolot holujący skakał przede mną jak opętany, ale jeszcze radził sobie z burzliwością powietrza. Lekkiej „Musze" natomiast raz po raz brakowało lotki. Co chwila stawiało mnie na skrzydle i pomimo całej lotki i całej przeciwnej nogi trwałem przez długie sekundy w takim locie żyletkowym, a zanim zdołałem doprowadzić szybowiec do położenia normalnego, już następny gwałtowny podmuch przewracał mnie na drugie skrzydło.

Gimnastykowaliśmy się tak do wysokości tysiąca metrów, na której leżała inwersja i powyżej której lot nie napotykał na poważniejsze zakłócenia. Teraz mogłem wreszcie zrzucić z głowy pilotkę i rozpiąć futrzaną kurtkę. Czułem się jak po łaźni parowej. Wykorzystując napotykane wznoszenia typu rotorowego, osiągnęliśmy łatwo wysokość 1 700 metrów i z tej wysokości pilot holujący zamierzał podciągnąć mnie pod chmurę falową, która wyraźnie rysowała się wzdłuż ośnieżonych grzbietów Karkonoszy. Zamiar okazał się jednak nie do zrealizowania, o czym przekonaliśmy się w następnych minutach lotu.



Grupa uczestników Szybowcowego Obozu Wyczynowego w Jeżowie. Piąty od lewej siedzi Andrzej Brzuska, posiadacz nowego wspaniałego rekordu wysokości na szybowcu dwumiejscowym

Foto: LL

W trakcie nabierania wysokości wiatr zniósł nas o parę kilometrów na północ od lotniska, ustawiliśmy się więc teraz nosami pod wiatr i zaczęliśmy się posuwać... do tyłu. Nie — Czytelnicy — to nie pomyłka. Wiatr był tak silny, że z naszymi stu kilometrami na szybkościomierzu cofał nas jeszcze do tyłu. W tej sytuacji problemem zaczął się stawać powrót do lotniska w ogóle. Na zwiększonej przez lekkie pikowanie szybkości do 130 km na godzinę zaczęliśmy się posuwać centymetr po centymetrze do przodu, przy czym wskazówka wysokościomierza dość szybko zjeżdżała ku dołowi. Na tysiącu metrów spokojne warunki lotu skończyły się jak nożem uciął i z miejsca nas przemieszało. Pomimo krótkiej, dwudziestometrowej linki holowniczej, mojego „CSS-a" oglądałem raz z lotu ptaka, to znów z żabiej perspektywy, wisząc głęboko pod nim. Koncentrując całą uwagę na wyprowadzeniu szybowca z nieprawdopodobnych wręcz położeń, dotrwałem w zespole do wysokości 900 metrów. Tutaj jakiś wyjątkowo gwałtowny poryw wiatru rzucił nas w takie ustawienie, że jedynym wyjściem z niego było się — wyczepić.

Dzielące mnie od lotniska około półtora kilometra odległości przebyłem w ostrym nurku, a napotkane po drodze duszenie 10 m/sek przyśpieszyło jeszcze mój powrót na ziemię.

Ten ponad godzinę trwający lot był typowym przykładem holu halniakowego i opowiadam Wam o nim, Czytelnicy, dlatego, że warunki takiego holu towarzyszą większości startów na falę. Szybkość wiatrów górnych rzędu 100 — 120 kilometrów na godzinę nie jest wcale rzadkością podczas halniaka i dlatego skrupulatne przygotowanie się do tego rodzaju lotów decyduje o ich powodzeniu.

Bez tych wszystkich ćwiczeń, przerabianych od pierwszych dni trwania obozu, bez zastosowania krótkich linek holowniczych, o czym opowiadałem w poprzednim reportażu, szybowiec w takich warunkach holu musiałby się urwać po pierwszych minutach lotu.

A ile wspaniałej satysfakcji, ile emocji sportowej daje pilotowi taki lot, o tym nie potrzebuję chyba nikogo przekonywać. Świadomość, że pomimo wszystkich niespodzianek, jakich nie szczędzi wiatr, szybowiec musi być jednak posłuszny woli pilota, jest najlepszą nagrodą za trud i wysiłek. A ukoronowaniem tego wysiłku jest jeszcze osiągnięty wyczyn. Ale o tych wyczynach znów następnym razem.



Modele szybkościowe

PAWEŁ ELSZTEIN

Oblatywanie

Modelarz, który chce osiągnąć jakiekolwiek wyniki modelem szybkościowym, musi najpierw dokładnie zapoznać się z lotami modeli na uwięzi — w ogóle. To jest podstawowa konieczność.

Częstokroć widzowie różnych pokazów lotów modeli szybkościowych na uwięzi stwierdzają, że gdyby zamiast modelu przyczepić do linek ciężki kamień z silnikiem, to wyniki były by identyczne. Tak się niestety niektórym modelom przytrafia, ale tak być nie powinno. Skrzydła modelu szybkościowego muszą wytwarzać odpowiednią siłę nośną, identycznie jak w modelu wolnolatającym.

Łatwo można sprawdzić, czy model lata na zasadzie praw aerodynamicznych, czy wyłącznie na zasadzie siły odśrodkowej.

Badając kąt nachylenia linek sterowniczych do poziomu, łatwo stwierdzimy, że model w pełnym tego słowa znaczeniu latający, może kąt ten dowolnie zwiększać, a przysłowiowy kamień z silnikiem będzie latał, owszem ale na kątach ujemnych, gdyż brak tu będzie odpowiedniej siły nośnej, a wystąpi jedynie siła odśrodkowa, która ostatecznie utrzyma kamień na linii poziomu, a nigdy powyżej.

Bardzo ciekawy jest wpływ kąta nachylenia linek na prędkość modelu. Czym wyżej będziemy utrzymywali model nad ziemią, tym model będzie zataczał mniejsze kręgi — tym prędkość zmierzona po obwodzie powinna być większa.

Jasne jest chyba dla wszystkich, że model lecący po kręgu na wysokości wyciągniętego ramienia pokonuje większą przestrzeń niż lecąc na wysokości np. czterokrotnie większej. Dla uzupełnienia można podać może bardziej dostępny przykład, jednak nie odpowiadający wiernie powyższemu: Jeżeli dwóch biegaczy biegnie po szerokim torze, to biegacz biegnący najbliżej środka zużyje mniej czasu na pokonanie obwodu niż biegacz znajdujący się bliżej zewnętrznej strony obwodu toru.

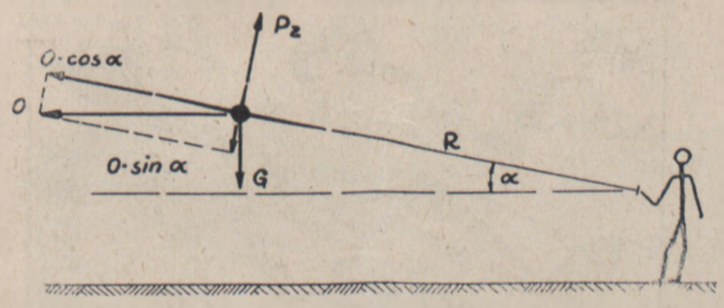
Wróćmy do modelu. Sądząc z tego co powiedziano powyżej należałoby przyjąć za pewnik, że chcąc osiągnąć dużą prędkość należy linki ustawić możliwie pod dużym kątem i rekord gotów!

Niestety, zawód. Owszem, model będzie leciał po mniejszym kręgu, ale... pogorszą się jego właściwości lotne, bo chcąc aby model utrzymał się na dużym kącie wzniosu linek, musimy zwiększyć siłę nośną przez ustawienie płata na większy kąt. No, a większy kąt, to przecież zmniejszona prędkość modelu!...

A więc wysiłek nasz kończy się niepowodzeniem. Zamiast spodziewanej większej prędkości, otrzyma nawet mniejszą.

Trzeba dodać, że nawet regulamin FAI nie pozwala na lot ponad oznaczoną wysokość.

Spójrzmy na rysunek 1, gdzie pokazano rozkład sił działających na model.



Rysunek obrazujący rozkład sił działających na model na uwięzi.

„O" oznacza siłę odśrodkową „Pz" siłę nośną, „G" ciężar modelu, „R" długość linek, „α" (czytaj alfa) — kąt wzniosu linek sterowniczych.

Jak widać z równoległoboku sił, aby model mógł lecieć na podanym kącie wzniosu linek, siła nośna Pz musi równać się

$$G \cdot \cos\alpha + O \cdot \sin\alpha.$$

Jeżeli założymy, że ciężar naszego modelu wynosi 1,2 kg, prędkość 126 km/godz, a długość linek 15,92 m, to możemy obliczyć siłę nośną dla różnych kątów wzniosu linek. Opuszczamy samo obliczenie, gdyż podajemy jedynie przykłady celem wyjaśnienia zależności prędkości lotu od wzniosu linek. A więc po podstawieniu odpowiednich wartości i przeliczeniu otrzymamy następującą tabelkę:

α w stopniach	0	10	20	30	— 10
P_z w gramach	1 200	2 830	4 410	6 460	— 460

Z tabelki tej wyraźnie widać, że czym model lata wyżej (porównaj kąt wzniosu linek 30 stopni), tym większa musi być siła nośna. Natomiast czym niżej (np. O° wzniosu linek) tym bardziej siła nośna maleje. Przy kątach ujemnych siła nośna maleje jeszcze bardziej.

Z danych cyfrowych tabelki można wyciągnąć jeszcze jeden ważny wniosek, Z chwilą gdy kąt wzniosu linek przechodzi na wartości ujemne, model praktycznie może nie mieć w ogóle skrzydeł — może wówczas latać dzięki sile odśrodkowej — staje się „kamieniem". Już na przykład przy wzniosie —7° model nie potrzebuje siły nośnej do lotu.

Obecnie więc zdajemy sobie jasno sprawę dlaczego wg przepisów FAI model nie może przekraczać odpowiedniej wysokości (co podano w uprzednim odcinku cyklu).

Ciekawie wygląda zestawienie pomiarów prędkości lotu przy różnych kątach wzniosu linek.

α	stopnie	0	10	20	30
V	km/godz.	120	117,3	111,7	102,6
V_m	km/godz.	120	119,3	118,6	118.3

V — oznacza prędkość rzeczywistą modelu, Vm — oznacza prędkość mierzoną stoperami, stąd wartości różne, bo pomiar zawsze jest niedokładny przy optycznym mierzeniu.

Jak widać, wraz ze zwiększeniem kąta wzniosu linek, prędkość nie zwiększyła się, a przeciwnie zmniejszyła. Prosty stąd wniosek, że najkorzystniejszy wznios linek podczas lotu to kąt zerowy—utrzymywanie modelu na stałej wysokości — na poziomie.

(c.d.n.)

CO, GDZIE, KIEDY?

Szereg teoretycznych kursów szybowcowych i spadochronowych zorganizuje w okresie zimowym Lubelski Okręg LL. Kursy te odbędą się w Zamościu, Lublinie i Milejowie. Szkolenie praktyczne rozpocznie się w okresie wiosennym. Na kursy przyjmowani są kandydaci z roczników 1932 — 1935 r.

Przy Akademii Medycznej w Poznaniu zorganizowano pierwszy w Polsce Okręgowy Ośrodek Badań Lotniczo-Lekarskich. Kierownictwo Ośrodka stanowią członkowie Koła Medycyny Lotniczej, którzy przeszli specjalny kurs dla lekarzy lotniczych.

Zarząd Okręgu LL w Olsztynie Plac Wolności 2/3, przyjmuje zapisy na rozpoczynający się kurs modelarstwa lotniczego dla juniorów.

POCZTA LOTNICZA

Dwaj koledzy — **JÓZEF ORZECHOWSKI i TEODOR GALSTER z Bartoszyc, woj. Olsztyn** zapytują nas, czy można założyć Koło LL przy szkole podstawowej TPD w Bartoszycach istniało już kiedyś Koło LL, ale nie przejawiało żadnej działalności, a w końcu — zapomniano o nim zupełnie.

Tak jest, Koledzy, z powodzeniem możecie założyć nowe Koło LL przy Waszej szkole. Porozumcie się ze wszystkimi Waszymi kolegami i koleżankami, chcącymi zapisać się do Ligi Lotniczej, urządźcie zebranie, wybierzcie Zarząd Koła, a potem udajcie się do Zarządu Okręgu Olsztyńskiego LL, Olsztyn, ul. Pieniężnego Nr 17. Tam zarejestrujecie normalnie nowe Koło i otrzymacie wskazówki, jak macie pracować. Sprawę tę możecie również załatwić drogą listowną.

Postarajcie się tak poprowadzić pracę w Kole, aby zachęcić młodzież bartoszycką do wstępowania w szeregi członków Ligi Lotniczej i aby zetrzeć złe wrażenie, jakie wywołała bezczynność dawnego Koła. Pokażcie, że umiecie pracować, pomoże Wam w tym SiM i częsty kontakt z Okręgiem w Olsztynie.

Kol. **HENRYKOWI CIECIERSKIEMU z Piły** odpowiadamy, że po ukończeniu 9 klas szkoły ogólnokształcącej będzie mógł w przyszłym roku złożyć podanie o dopuszczenie do egzaminów w trzyletnim Państwowym Liceum Mechaniczno-Lotniczym, Warszawa, ul. Hoża Nr 88. Do podania należy dołączyć: 1. własnoręcznie napisany życiorys, 2. świadectwo szkolne (oryginał), 3. metrykę urodzenia, 4. świadectwo szczepienia ospy, 5. zaświadczenie o stanie majątkowym rodziców, wystawione przez: zakład pracy lub Prezydium Rady Narodowej, 6. dwie fotografie (format legitymacyjny).

Jeśli chodzi o naukę pilotażu, to jesteście jeszcze na to za młodzi (14 lat). Przeczytajcie sobie w jednym z ostatnich numerów SIM-u o warunkach przyjęć na szkolenie lotnicze w Lidze Lotniczej. Tymczasem radzimy Wam pracować aktywnie w Kole LL lub modelarni, przez co uzyskacie odpowiednie przygotowanie do przyszłej nauki pilotażu.

UWAGA, POWIATOWY OŚRODEK PROPAGANDY LL w Pile! Jak wytłumaczycie fakt, że Ośrodek wasz jest stale zamknięty? W dniu 4 października br. o godz. 16.00 miało się odbyć w Ośrodku zebranie ligowe, jednak przybyli na zebranie chłopcy zastali drzwi zamknięte. Postali, poczekali i — poszli. Czy na tym polega Wasza praca, abyście... w ogóle nie pracowali? Radzimy się zastanowić nad Waszym postępowaniem!

Kol. **JÓZEF AMBROZIAK, Komorowo, p-ta Elbląg** — silniczki modelarskie są tylko w dyspozycji poszczególnych modelarni Ligi Lotniczej, w sprzedaży ogólnej — ich nie ma. Jeśli tak bardzo Was interesują silniczki do modeli szybkościowych — zapiszcie się do najbliższej modelarni, a tam będziecie mieli możność korzystania z nich.

Dla kol. **TADEUSZA SZYMAŃSKIEGO z Tomaszowa Mazowieckiego** podajemy adres Okręgu Łódzkiego LL: Łódź, ul. 22 Lipca 1 3. Ze swej strony zawiadamiamy Was, Kolego, że podanie o przyjęcie na szkolenie lotnicze należy składać do najbliższych Powiatowych (lub Miejskich) Zarządów ZMP. ZMP bowiem kieruje kandydatów na szkolenie do Ligi Lotniczej. O sprawie szkolenia lotniczego w LL piszemy szczegółowo w bieżących numerach SIM-u.

Kol. **STANISŁAW CIERESZKO z Biedrzychowic, pow. Lubań** — mając ukończone 7 klas szkoły podstawowej, nie można jeszcze ubiegać się o przyjęcie do Państwowego Liceum Mechaniczno-Lotniczego. Przeczytajcie wyżej odpowiedź w tej samej sprawie dla kol. Ciecierskiego z Piły.

„SIM jest moim przyjacielem" — pisze kol. **WIESŁAW DROŻDŻ ze Starachowic**. „Od dłuższego czasu należę do LL i modelarni. Jedynymi naszymi instruktorami w modelarni są: książka Miklaszewskiego „Modele latające" i nasz przyjaciel „SIM", innego instruktora — nie mamy, a przydałby się bardzo".

Spróbujcie, Kolego, zwrócić się do Zarządu Okręgu Kieleckiego LL, Kielce, ul. Staszica 10, z prośbą o przydzielenie instruktora. Przedstawcie pomyślny rozwój pracy w Waszej modelarni, określcie Wasze bolączki i potrzeby, a uzyskacie pomoc.

Wasze szanse dostania się na szkolenie szybowcowe, jeśli chodzi o zdrowie, dokładnie określić może tylko komisja lotniczo-lekarska. Nie martwcie się — na „zapas".

Chcąc rozpocząć szkolenie, złóżcie podanie wraz z odpowiednimi dokumentami do najbliższego Zarządu Powiatowego ZMP, który skieruje Was na kursy lotnicze w Lidze Lotniczej. Wykaz potrzebnych dokumentów i warunki, jakim powinni odpowiadać kandydaci na pilotów, podajemy w SiM-ie.

Na Wasze ostatnie pytanie odpowiadamy, że najlepiej będzie, gdy ukończycie gimnazjum mechaniczne, a potem dopiero rozpoczniecie starania o przyjęcie do Liceum Mechaniczno-Lotniczego. Dziękujemy za pozdrowienia i życzenia.

Kol. **ANNIE JASZCZAK z Płocka** odpowiadamy: po ukończeniu liceum będziecie mogły składać egzaminy w Liceum Mechaniczno-Lotniczym.

Kol. **ADOLF FOLTYN z Kończyc Wielkich, pow. Cieszyn** — niestety, Kolego, nie możemy Wam udzielić informacji o wojskowych szkołach nielotniczych. W Waszej sprawie powinniście się zwrócić do najbliższej Rejonowej Komendy Uzupełnień (RKU).

UWAGA, MODELARZE: kol. **MICHAŁ MICHNIEWICZ ze Złocieńca, pow. Drawsk, ul. Wolności 4** pragnie nabyć świecę żarową do silniczka modelarskiego „Kratmo 10". Ewentualne propozycje prosimy kierować pod podanym wyżej adresem.

„Chcę być lotnikiem. Ponieważ jednak wszyscy lotnicy powinni zaczynać od modelarstwa, więc ja również pragnę od tego zacząć. Proszę o podanie mi adresu Okręgowej Składnicy Materiałów Modelarskich, gdyż chcę kupić papieru japońskiego" pisze kol. **EMIL KOMISARZ z Tarnowa**.

Bardzo ładnie kolego, że rozumiecie ważną rolę modelarstwa w całokształcie lotniczego szkolenia. Adres, o który prosicie, brzmi: Kraków, ul. 1 Maja Nr 6. Radzimy Wam jednak, abyście jak najprędzej zapisali się do najbliższej modelarni Ligi Lotniczej. Kolektywna, planowa praca pod fachowym kierownictwem da na pewno lepsze wyniki, niż Wasze indywidualne poczynania.

Chcąc wstąpić do lotnictwa wojskowego, musicie najpierw odbyć przeszkolenie w Lidze Lotniczej. Przeczytajcie sobie uważnie parę ostatnich numerów SIM-u, gdzie podajemy informacje na ten temat.

Kto z SiM-karzy chciałby nawiązać korespondencję z kol. **BOLESŁAWEM KOŚCIŃSKIM, Toruń, ul. Chełmińska 11 m. 22**? Jest on wielkim miłośnikiem lotnictwa i zwrócił się do nas z prośbą o podanie mu adresu kolegi, który tak samo jak on pragnie zostać lotnikiem oraz regularnie czytuje SIM.

Sądzimy, że chętni do nawiązania korespondencji z kol. Bolesławem na pewno się znajdą.

Kończąc, zwracamy się do kol. **ADAMA WITUSIŃSKIEGO z Grójca**. Informujemy Was, Kolego, że nie koniecznie musicie poszukiwać znajomego z pociągu, który obiecał Wam ułatwić dostęp do lotniczego szkolenia. Bardzo to ładnie z jego strony, że chciał się Wami zaopiekować, ale jego pomoc w tej dziedzinie nie jest wcale niezbędna. Po prostu złóżcie w najbliższym Zarządzie Powiatowym ZMP podanie o przyjęcie na szkolenie lotnicze i dołączcie do niego wszystkie potrzebne dokumenty (podajemy ich spis w SIM-ie). ZMP skieruje Was na szkolenie do Ligi Lotniczej i jeśli komisja uzna Was za zdolnego do latania, macie szanse już w przyszłym roku znaleźć się na szybowisku. Ukończywszy szkolenie w LL, będziecie mieli ułatwiony dostęp do lotnictwa wojskowego.

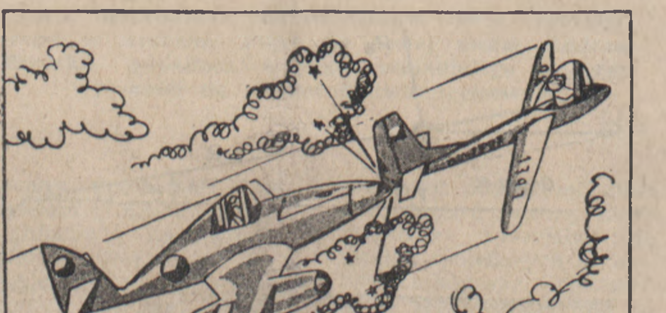
ZAR

ŁOWCY CHMUR

...otworzyła szybko krany balonów z helem i zaczęła rzucać przez luk paczki różnokolorowych baloników, połączonych cienkimi wężami. Następnie włączyła kontakt wielkiej maszyny. Tarcze pod przeźroczystą maską poczęły wirować, coraz prędzej, prędzej, zajęczały, zaśpiewały cienkimi głosami i zaraz jakaś niepojęta siła rozłączyła grona balonów. Teraz samolot wlókł za sobą jakby szkielet gigantycznego parasola...

Przeczytajcie niezwykle ciekawą książkę radzieckiego autora J. Gurewicza pt. „Łowcy chmur". Wyd. „Prasa Wojskowa". 1949, stron 60, cena zł 2,85.

Z humoru czechosłowackiego: Ale noszenie!!



Na zdjęciu na okładce: **Studentka Szkoły Specjalnej Budowy Parowozów — Halina Łaptiewa jest aktywną członkinią aeroklubu DOSAW, gdzie trenuje pilotaż w chwilach wolnych od nauki.**

Foto radzieckie

WYDAJE: LIGA LOTNICZA

REDAGUJE ZESPÓŁ

Adres redakcji: Warszawa 5, ul. Krakowskie Przedmieście 11/6 tel. 75-980, 83, 84, 85, 88, wewn. 45.

Warunki prenumeraty: miesięcznie — 2 zł 40 gr, kwartalnie — 6 zł 60 gr, półrocznie 12 zł 60 gr, rocznie 24 zł.

Wpłacać czekami na konto PKO I-15678, na adres: Państwowe Przedsiębiorstwo Kolportażowe „RUCH" Warszawa, Plac Trzech Krzyży 16a. Zam. Nr 2051 B-133009

Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem.

Cena 60 gr.